ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 5ης Οκτωβρίου 1994 *

Στην υπόθεση C-55/93,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Hoge Raad der Nederlanden προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά

Johannes Gerrit Cornelis van Schaik,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5, 30, 36, 55, 62, 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, καθώς και της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 16),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. C. Moitinho de Almeida, πρόεδρο τμήματος, R. Joliet, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse και M. Zuleeg (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— ο Johannes Gerrit Cornelis van Schaik, ο οποίος παρέστη αυτοπροσώπως,

— η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Bos, νομικό σύμβουλο στο Υπουργείο Εξωτερικών,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Ernst Röder και Claus-Dieter Quassowski, αντίστοιχα Ministerialrat και Regierungsdirektor στο Υπουργείο Οικονομίας,

— η Ιρλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Michael A. Buckley, Chief State Solicitor,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον B. J. Drijber και τον P. van Nuffel, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του Van Schaik, εκπροσωπηθέντος από τον C. M. Hermand, δικηγόρο Μάαστριχτ, της Ολλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπηθείσας από τον J. W. de Zwaan, βοηθό νομικό σύμβουλο στο Υπουρ-

γείο Εξωτερικών, και της Επιτροπής, εκπροσωπηθείσας από τον P. van Nuffel, κατά τη συνεδρίαση της 28ης Απριλίου 1994,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 9ης Ιουνίου 1994,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 1993, που περιήλθε στο Δικαστήριο την 1η Μαρτίου 1993, το Hoge Raad der Nederlanden υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, διάφορα προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5, 30, 36, 55, 62, 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, καθώς και της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 16, στο εξής: οδηγία).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο αναιρέσεως την οποία άσκησε ο Van Schaik κατά καταδικαστικής σε βάρος του αποφάσεως επειδή οδηγούσε αυτοκίνητο όχημα χωρίς να κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό ελέγχου, κατά παράβαση του άρθρου 9a, παράγραφος 1, του Wegenverkeerswet (κώδικας οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: WVW).

3 Τα άρθρα 9a έως 9k προστέθηκαν στον WVW με τον νόμο της 26ης Οκτωβρίου 1978 (Stbl. 595) και τροποποιήθηκαν, πριν λάβουν χώρα τα πραγματικά περιστατικά της διαδικασίας της κύριας δίκης, με τους νόμους της 19ης Ιουνίου

1985 (Stbl. 375) και της 2ας Ιουλίου 1986 (Stbl. 389). Τα εν λόγω άρθρα και τα σχετικά με αυτά εκτελεστικά διατάγματα ονομάζονται Algemene periodieke keuring van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers (ολλανδική κανονιστική ρύθμιση σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων και των ημιρυμουλκουμένων, στο εξής: ρύθμιση APK).

4 Ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ο Van Schaik επικαλέστηκε το ασυμβίβαστο της ρυθμίσεως APK προς το κοινοτικό δίκαιο.

5 Κατά το άρθρο 9a, παράγραφος 1, του WVW, δεν επιτρέπεται

α) η στάθμευση ή η κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων στις οδούς ή

β) η ρυμούλκηση από αυτοκίνητο όχημα ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου,

παρά μόνον αν έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου για το οικείο αυτοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο και εφόσον δεν έχει λήξει η ισχύς του σχετικού πιστοποιητικού.

6 Δυνάμει των άρθρων 9e και 9g του WVW, ο Υπουργός Μεταφορών και Δημοσίων Έργων μπορεί να χορηγεί σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα την άδεια να εκδίδουν πιστοποιητικά ελέγχου για αυτοκίνητα οχήματα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα ταξινομημένα στις Κάτω Χώρες. Σύμφωνα με το άρθρο 16 του Besluit periodieke keuring van motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers της 28ης Απριλίου 1980 (διάταγμα περί του περιοδικού ελέγχου των αυτοκι-

νήτων οχημάτων, των ρυμουλκουμένων και των ημιρυμουλκουμένων, Stbl. 217), όπως τροποποιήθηκε με το διάταγμα της 3ης Δεκεμβρίου 1985 (Stbl. 640), η εν λόγω άδεια μπορεί να χορηγείται σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που εκμεταλλεύονται είτε ανεξάρτητους σταθμούς ελέγχου που δεν εκτελούν εργασίες συντηρήσεως και επισκευής είτε συνεργεία που εκτελούν τέτοιες εργασίες.

7 Το γεγονός ότι ο έλεγχος διενεργείται από ανεξάρτητο σταθμό ελέγχου ή από έχον σχετική άδεια συνεργείο δεν επηρεάζει καθόλου το τίμημα που καταβάλλεται για τη διενέργεια του ελέγχου. Εντούτοις, δεν απαιτείται η καταβολή οποιουδήποτε τιμήματος «εφόσον ο έλεγχος διενεργείται στο πλαίσιο συντηρήσεως η οποία προϋποθέτει την εξακρίβωση της ορθής λειτουργίας των μηχανικών μερών τα οποία αφορά ο έλεγχος» (άρθρο 1, παράγραφος 3, του διατάγματος της 9ης Ιουλίου 1985, περί του καταβλητέου τιμήματος για τον περιοδικό έλεγχο των οχημάτων, όπως ίσχυε την περίοδο κατά την οποία έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά που αφορούν την ποινική διαδικασία της κύριας δίκης, Stcrt. 133).

8 Όπως διαπίστωσε το Hoge Raad, δεν μπορούν να λάβουν άδεια κατά την έννοια του άρθρου 9g του WVW οι μη εγκατεστημένες στις Κάτω Χώρες επιχειρήσεις.

9 Στο σημείο 6. 9. της αποφάσεώς του, το εθνικό δικαστήριο εκθέτει ειδικότερα τα ακόλουθα:

«6. 9. 2. Η ρύθμιση APK δεν αποτελεί εμπόδιο για τον ενδιαφερόμενο να προτιμά να αναθέσει τη συντήρηση του αυτοκινήτου του σε αλλοδαπό συνεργείο και να πραγματοποιήσει στη συνέχεια τον τεχνικό έλεγχο του αυτοκινήτου του στις Κάτω Χώρες.

6. 9. 3. Η ρύθμιση APK μπορεί να αποτρέπει τους ιδιοκτήτες οχημάτων από το να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες συνεργείων εγκατεστημένων στο εξωτερικό, ακόμα και αν αυτές κοστίζουν λιγότερο από ορισμένες απόψεις, μπορεί δε,

μεταξύ άλλων, να τους στερεί τη δυνατότητα να προμηθεύονται εκεί τα απαραίτητα ανταλλακτικά, διότι είναι πρακτικότερο να πραγματοποιείται η συντήρηση και η επισκευή σε συνεργείο το οποίο μπορεί επίσης, στο πλαίσιο της επισκευής ή της συντηρήσεως, να προβεί στον περιοδικό τεχνικό έλεγχο του αυτοκινήτου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να επηρεαστεί αρνητικά η παροχή υπηρεσιών και η κυκλοφορία εμπορευμάτων εντός της Κοινότητας, έστω και αν το αποτέλεσμα αυτό, το οποίο παρατηρείται αποκλειστικά στις περιοχές που ευρίσκονται πλησίον των νότιων και ανατολικών συνόρων των Κάτω Χωρών, υφίσταται σε περιορισμένη μόνο έκταση.

6. 9. 4. Η παρούσα υπόθεση αφορά επιβατικό όχημα, το οποίο, πέραν της θέσεως του οδηγού, δεν διαθέτει πλέον των οκτώ θέσεων και το οποίο δεν είναι ταξί.»

10 Το Hoge Raad υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. α) Έχει το άρθρο 30 της Συνθήκης την έννοια ότι μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η προεκτεθείσα ρύθμιση ΑΡΚ, ενόψει των περιστάσεων που εκτίθενται ανωτέρω στο σημείο 6. 9., αποτελεί μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου αυτού;

β) Ή, αντιθέτως, το άρθρο 30 έχει την έννοια ότι μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η ρύθμιση ΑΡΚ, δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή, επειδή αποσκοπεί στην προστασία ενός κατά το κοινοτικό δίκαιο δικαιολογημένου γενικού συμφέροντος, από τη φύση της δεν αφορά το εμπόριο εξαρτημάτων αυτοκινήτων και δεν συνεπάγεται περιοριστικά του εμπορίου αποτελέσματα πέραν αυτού που είναι αναγκαίο;

2. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα 1α: Έχει το άρθρο 36 της Συνθήκης την έννοια ότι μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η ρύθ-

μιση ΑΡΚ, συμβιβάζεται εντούτοις προς το άρθρο 30 της Συνθήκης, καθόσον δικαιολογείται από την προστασία της δημόσιας ασφάλειας και της υγείας και της ζωής των ανθρώπων;

3. α) Έχει το άρθρο 62 της Συνθήκης την έννοια ότι μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η ρύθμιση ΑΡΚ, δεν συμβιβάζεται προς το άρθρο αυτό, επειδή η ρύθμιση αυτή συνεπάγεται, συνεπεία των υφισταμένων προϋποθέσεων για τη χορήγηση αδείας κατά την έννοια του άρθρου 9g του WVW, ότι τα αλλοδαπά συνεργεία αυτοκινήτων μπορούν ενδεχομένως να χάσουν πελατεία στον τομέα της παροχής υπηρεσιών συντηρήσεως, λόγω του ότι δεν μπορούν να χορηγούν πιστοποιητικά ελέγχου σε σχέση με αυτοκίνητα των Κάτω Χωρών;

β) Ή πρέπει, βάσει του άρθρου 55 της Συνθήκης, να θεωρηθεί ότι το άρθρο 62 έχει αντιθέτως την έννοια ότι μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η ρύθμιση ΑΡΚ, δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή, επειδή μπορεί να θεωρηθεί ότι η διενέργεια ελέγχων από τους συγκεκριμένους σταθμούς αυτοκινήτων για το πιστοποιητικό ελέγχου εμπίπτει στην έννοια των δραστηριοτήτων που συνδέονται με την άσκηση δημοσίας εξουσίας;

4. α) Έχουν τα άρθρα 5 και 85 καθώς και 86 της Συνθήκης την έννοια ότι αντιτίθενται σε μία εθνική νομοθετική ρύθμιση, όπως η ρύθμιση ΑΡΚ, όταν αυτή συνεπάγεται ότι οι εγκατεστημένοι στις Κάτω Χώρες κάτοχοι σταθμών αυτοκινήτων που έχουν λάβει άδεια απαλλάσσουν τους πελάτες που τους δίνουν ένα αυτοκίνητο για συντήρηση από την καταβολή των δαπανών που συνδέονται με τον έλεγχο και τη χορήγηση του πιστοποιητικού ελέγχου, οπότε οι κάτοχοι αυτοκινήτων οχημάτων παρακινούνται να γίνονται πελάτες των εν λόγω κατόχων σταθμών αυτοκινήτων;

β) Ή συνεπάγεται το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ότι οι επιχειρήσεις σταθμών αυτοκινήτων που έχουν λάβει άδεια πρέπει να θεωρούνται ως επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, η εκπλήρωση των καθηκόντων των οποίων θα εμποδιζόταν σε περίπτωση που δεν θα μπορούσαν να προβαίνουν στην εν λόγω απαλλαγή από τις δαπάνες;

5. Κατά πόσον έχει σημασία για την απάντηση επί των προαναφερομένων ερωτημάτων το αν ο συνεπεία της εθνικής ρυθμίσεως δυσμενής επηρεασμός της ενδοκοινοτικής κυκλοφορίας αγαθών και υπηρεσιών και του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού εμφανίζεται απλώς σε οριακό βαθμό και σε περιορισμένη έκταση;

6. Κατά πόσον έχει σημασία για την απάντηση στα προαναφερόμενα ερωτήματα το αν η εθνική νομοθετική ρύθμιση αφορά αποκλειστικά οχήματα κατηγοριών που αναφέρονται στο παράρτημα της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 16), ή και άλλα οχήματα όπως επιβατηγά οχήματα (που δεν είναι ταξί) και άλλα ελαφρά οχήματα;»

11 Με τα ερωτήματα αυτά το εθνικό Δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, περί ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών και περί ανταγωνισμού, καθώς και εκείνες της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ εμποδίζουν την εφαρμογή κανονιστικής ρυθμίσεως κράτους μέλους η οποία αποκλείει το ενδεχόμενο της χορηγήσεως πιστοποιητικών ελέγχου για αυτοκίνητα ταξινομημένα στο εν λόγω κράτος από συνεργεία εγκατεστημένα σε άλλο κράτος.

Επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων

12 Κατά τον Van Schaik η ρύθμιση ΑΡΚ παρέχει τη δυνατότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και αποτελεί σοβαρό παράγοντα, στο πλαίσιο του ελέγχου που προβλέπεται από τη ρύθμιση αυτή, ο οποίος ευνοεί την αγορά ανταλλακτικών σχεδόν αποκλειστικά από την εσωτερική αγορά, καθόσον τα συνεργεία που είναι εγκατεστημένα σε άλλο κράτος μέλος δεν μπορούν να έχουν άδεια προς διενέργεια των σχετικών ελέγχων και η αγορά στο εξωτερικό των ανταλλακτικών τα οποία απαιτούνται για τη χορήγηση του

πιστοποιητικού ελέγχου κοστίζει περισσότερο απ' ό, τι θα κόστιζε σε σταθμό τεχνικού ελέγχου. Επομένως, η ρύθμιση ΑΡΚ είναι αντίθετη προς το άρθρο 30 της Συνθήκης.

13 Συναφώς, η Επιτροπή ορθά παρατήρησε ότι δεν υπάρχει παράδοση κανενός εμπορεύματος κατά τη διενέργεια αυτού τούτου του τεχνικού ελέγχου.

14 Όσον αφορά το γεγονός ότι η συντήρηση ενός οχήματος σε άλλο κράτος μέλος μπορεί να οδηγήσει σε προμήθεια εμπορευμάτων (ανταλλακτικών, λαδιών, κ.λπ.), πρέπει να γίνει δεκτό ότι η προμήθεια τέτοιων εμπορευμάτων δεν αποτελεί αυτοτελή σκοπό, αλλά είναι επικουρική σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών. Επομένως, δεν εμπίπτει, ως τέτοια, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 30 της Συνθήκης (βλ. συναφώς την απόφαση της 24ης Μαρτίου 1994, C-275/92, Schindler, Συλλογή 1994, σ. I-1039).

Επί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

15 Ο Van Schaik διατείνεται ότι μια κατάσταση κατά την οποία η παροχή υπηρεσιών εξαρτάται από χορήγηση αδείας εγκαταστάσεως στις Κάτω Χώρες δεν πρέπει να θεωρείται σύμφωνη προς το άρθρο 59 της Συνθήκης. Κατά τη γνώμη του, η παράβαση του άρθρου 59 οφείλεται στο γεγονός ότι δεν αναγνωρίζονται ως επίσημοι σταθμοί τεχνικού ελέγχου βάσει της ρυθμίσεως ΑΡΚ τα συνεργεία που είναι εγκατεστημένα σε άλλα κράτη μέλη.

16 Συναφώς, αρκεί να λεχθεί ότι η εκ μέρους του Ολλανδικού Κράτους αναγνώριση, κατά την έννοια του άρθρου 9β του WVW, συνεργείων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη αφορά την επέκταση προνομίου δημόσιας εξουσίας πέραν

των ορίων της εθνικής επικράτειας και, επομένως, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 59 της Συνθήκης.

17 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται ακόμα κατά πόσο η ρύθμιση ΑΡΚ συμβιβάζεται προς το άρθρο 62 της Συνθήκης, καθόσον η εν λόγω ρύθμιση μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια μέρους της πελατείας των αλλοδαπών συνεργείων στον τομέα των υπηρεσιών συντηρήσεως, λόγω του γεγονότος ότι αυτά δεν μπορούν να χορηγούν πιστοποιητικά ελέγχου επ' ευκαιρία της συντηρήσεως αυτοκινήτων ταξινομημένων στις Κάτω Χώρες.

18 Είναι αληθές ότι μια ρύθμιση όπως η ΑΡΚ μπορεί να παρακινεί τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων να αποφεύγουν τις υπηρεσίες των εγκατεστημένων στο εξωτερικό συνεργείων, ακόμα και αν το κόστος των υπηρεσιών αυτών είναι μικρότερο από ορισμένες απόψεις, καθώς και ότι μπορεί να περιορίζει τη δυνατότητα να αποκτούν εκεί τα απαραίτητα ανταλλακτικά, διότι είναι πρακτικότερη και λιγότερο ακριβή η συντήρηση και επισκευή σε συνεργείο το οποίο μπορεί επίσης να διενεργεί δωρεάν τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο στο πλαίσιο της συντηρήσεως ή της επισκευής.

19 Εντούτοις, μια τέτοια ρύθμιση μπορεί να δικαιολογείται από τις επιταγές της οδικής ασφάλειας, που αποτελεί σοβαρό λόγο γενικού συμφέροντος κατά τη έννοια της αποφάσεως της 25ης Ιουλίου 1991, C-288/89, Gouda (Συλλογή 1991, σ. I-4007, σκέψεις 13 και 14).

20 Η υποχρέωση διενέργειας του περιοδικού ελέγχου των αυτοκινήτων εξυπηρετεί την οδική ασφάλεια. Η αποτελεσματικότητα του ελέγχου αυτού εξασφαλίζεται ιδίως με ορισμένες προϋποθέσεις όσον αφορά τη φερεγγυότητα και τις επαγγελματικές ικανότητες των εγκεκριμένων συνεργείων, καθώς και με την εποπτεία της διενέργειας των ελέγχων, η οποία δεν μπορεί να ασκείται παρά μόνον εντός της ολλανδικής επικράτειας από τις ολλανδικές αρχές.

21 Εξάλλου, τη σκέψη αυτή ακολουθεί και η οδηγία 77/143, η οποία στηρίζεται στην υπόθεση ότι κάθε κράτος μέλος μπορεί να ασκεί άμεση εποπτεία μόνον επί των σταθμών ελέγχου που ευρίσκονται στο δικό του έδαφος. Το άρθρο 1 της οδηγίας ορίζει ότι: «Σε κάθε κράτος μέλος τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα [ταξινομημένα] σ' αυτό (...) θα υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο (...)». Επιπλέον, το άρθρο 4 της οδηγίας ορίζει ότι οι τεχνικοί έλεγχοι, κατά την έννοια της οδηγίας, πρέπει να διεξάγονται από το κράτος ή από τα όργανα ή τα συνεργεία τα οποία έχουν καθορισθεί από το κράτος και ελέγχονται απευθείας από αυτό. Κατά συνέπεια, η οδηγία δέχεται ότι ο περιοδικός έλεγχος έχει περιορισμένο εδαφικώς χαρακτήρα.

22 Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι, λόγω της μερικής μόνον εναρμονίσεως των κριτηρίων του ελέγχου, ναι μεν με το άρθρο 5 της οδηγίας επιβάλλεται σε κάθε κράτος μέλος να αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά ελέγχου που πληρούν τουλάχιστον τους όρους της οδηγίας και χορηγούνται εντός άλλων κρατών μελών για τα ταξινομημένα στο έδαφός τους οχήματα, αντίθετα όμως, δεδομένης της πληθώρας των μεθόδων ελέγχου, δεν υποχρεώνεται κάθε κράτος μέλος να αναγνωρίζει, όσον αφορά τα ταξινομημένα στο έδαφός του οχήματα, τα χορηγούμενα εντός των άλλων κρατών πιστοποιητικά ελέγχου.

23 Ασφαλώς, κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης, η υποχρέωση διενεργείας περιοδικού τεχνικού ελέγχου αφορούσε μόνον τα οχήματα άνω των οκτώ θέσεων, πέραν εκείνης του οδηγού. Ωστόσο, το άρθρο 3 της οδηγίας παρείχε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επεκτείνουν την υποχρέωση διενεργείας περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, περιλαμβανομένων των επιβατικών αυτοκινήτων. Θεσπίζοντας τη ρύθμιση ΑΡΚ, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής.

24 Υπό τις συνθήκες αυτές, τα άρθρα 59 και 62 δεν αντιτίθενται σε ρύθμιση όπως η ΑΡΚ.

Επί των κανόνων του ανταγωνισμού

25 Όσον αφορά την ερμηνεία των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού την οποία ζητεί το εθνικό δικαστήριο, αρκεί η διαπίστωση ότι σκοπός της εν λόγω ρυθμίσεως δεν είναι να επιτρέψει ή να ενισχύσει υφιστάμενη συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική ή να επιβάλει ή να διευκολύνει μια τέτοια συμφωνία ή μια τέτοια πρακτική. Όσον αφορά την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως στην αγορά του ελέγχου των αυτοκινήτων, δεν προβλήθηκε κανένας σχετικός ισχυρισμός.

26 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, στο εθνικό δικαστήριο πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, περί ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών και περί ανταγωνισμού, καθώς και της οδηγίας 77/143, δεν εμποδίζουν την εφαρμογή κανονιστικής ρυθμίσεως κράτους μέλους η οποία αποκλείει τη δυνατότητα χορηγήσεως πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου για τα ταξινομημένα στο κράτος αυτό οχήματα από συνεργεία εγκατεστημένα σε άλο κράτος μέλος.

Επί των δικαστικών εξόδων

27 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ολλανδική, η Γερμανική και η Ιρλανδική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 1993 το Hoge Raad der Nederlanden, αποφαίνεται:

Οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, περί ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών και περί ανταγωνισμού, καθώς και της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976, περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, δεν εμποδίζουν την εφαρμογή κανονιστικής ρυθμίσεως κράτους μέλους η οποία αποκλείει τη δυνατότητα χορηγήσεως πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου για τα ταξινομημένα στο κράτος αυτό οχήματα από συνεργεία εγκατεστημένα σε άλο κράτος μέλος.

Moitinho de Almeida Joliet Rodríguez Iglesias

Grevisse Zuleeg

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 5 Οκτωβρίου 1994.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

J. C. Moitinho de Almeida